Mitteilungen der Museumsbahn Bremerhaven - Bederkesa e.V.

sowie der BSW - Gruppe „Das Stellwerk"

Herausgegeben vom Vorstand der Museumsbahn

10./11. Jahrgang November 2000 / Januar 2001

60/61



Zum Titelbild:
Das ist nicht nur ein schöner Zug, der am 15. Oktober 2000 den Bahnübergang in Langen passiert; der Blickfang ist in diesem Fall die hervorragend aufgearbeitete mechanische Schrankenanlage an der ehemaligen B 6.
Foto: Lorenz Ströhlein

Jeder 2. Samstag im Monat gehört der Museumsbahn

Museumsbahn Bremerhaven-Bederkesa e.V.

Vorstand:
- Wilfried Habenicht (Vorsitzender) 04745 / 944060 (Rathaus Bad Bederkesa)
- Hans-Wolfgang Harden (Stellv. Vorsitzender) 04705 / 393
- Konrad Keim (Stellv. Vorsitzender, zugl. Vertreter der Gemeinde Drangstedt) 04704 / 719
- Lothar Wichern (Kassenführer) 04745 / 943510 (KSK Bad Bederkesa)
- Martina Jäger (Schriftführerin) 04745 / 7169 (Geschäftsstelle Museumsbahn)
- Uwe Kühne (Vertreter des Landkreises Cuxhaven) 04721 / 662438 (Kreishaus)
- Wilhelm Zimmermann (Vertreter der Stadt Langen) 04743 / 937145

Beirat: BSW-Gruppe "Das Stellwerk", Bremerhaven

Geschäftsstelle: Martina Jäger, Bahnhofstraße 16, 27624 Bad Bederkesa
Tel.: 04745 / 7169 Fax: 04745 / 931387

internet: www.museumsbahn-bremerhaven-bederkesa.de

Betriebsleitung: Dipl.-Ing. Bernhard Luther 04743 / 6815
Dipl.-Ing. Jürgen Gerdts 0471 / 308550 u. 0171 / 6746467

Bankverbindungen:
KSK Wesermünde-Hadeln, BLZ 292 501 50, Konto-Nr. 110 006 666 und 110 007 336
Volksbank Bad Bederkesa, BLZ 292 612 24, Konto-Nr. 114 17 000

Die "Mitteilungen der Museumsbahn Bremerhaven-Bederkesa e.V. sowie der BSW-Gruppe >Das Stellwerk<" werden vom Vorstand der Museumsbahn herausgegeben. Schriftleitung: Hans-Wolfgang Harden.
Die "Mitteilungen" erscheinen zweimonatlich jeweils im Januar, März, Mai, Juli, September und November. Der Bezeugspreis ist im Mitgliedsbeitrag enthalten.

Alle in diesem Heft veröffentlichten Beiträge und Abbildungen sind urheberrechtlich geschützt. Sie dürfen ohne die Zustimmung des Herausgebers nicht kommerziell verwertet werden. Fotokopien für den persönlichen, nichtgewerblichen Gebrauch können von einzelnen Beiträgen oder Teilen daraus als Einzelkopien hergestellt werden. Mit Namen versehene Beiträge geben die Meinung der Verfasser und nicht unbedingt die der Redaktion oder des Herausgebers wieder. Eine Haftung für unverlangt eingesandte Manuskripte kann nicht übernommen werden. Anfragen und Beiträge an die Redaktion:

Hans-Wolfgang Harden, Wurster Landstraße 22, 27638 Wremen-Hülsing, 04705 / 393

Montag, 21. Mai 2001
Rathaus Bad Bederkesa, Sitzungssaal
19 Uhr

12. Ordentliche Mitgliederversammlung

Tagesordnung:
1. Begrüßung, Regularien
2. Jahresbericht 2000
3. Vorschau auf das Betriebsjahr 2001
4. Kassenbericht 2000
5. Bericht der Kassenprüfer / Entlastung des Vorstands
6. Haushaltsplan für 2001
7. Wahlen zum Vorstand
8. Wahl der Kassenprüfer
9. Anträge, Anfragen und Mitteilungen

Der Vorstand

Vereinsexkursion 2001 / 5.-7. Oktober Weimar - Erfurt

Die diesjährige Fahrt führt uns nach Thüringen. Eisenbahn- und Kulturprogramm. An- und Abreise per Bus. Kosten cà 350,- DM pro Person im Doppelzimmer. Noch einige wenige Plätze frei. Anmeldung sofort bei Gisela Harden, 04705 / 393.

Wegen technischer Schwierigkeiten beim Herstellen der Druckvorlagen erscheint diese Ausgabe der "Mitteilungen" mit großer Verspätung. Die Redaktion bittet um Verständnis.

Aufruf zur Werkzeugspende

Unsere Fahrzeuggruppe benötigt zur Ergänzung ihres Werkzeugbestandes bzw. als Ersatz für abgängige Geräte nachfolgend aufgeführte Werkzeuge. Der Vorstand ruft alle Mitglieder und Freunde des Vereins auf, durch entsprechende Sachspenden oder Vermittlung derselben zu helfen. Die Werkzeuge und Gerätschaften sollten neu, neuwertig oder in einem guten, altbrauchbaren Zustand sein. Eine Spendenbescheinigung kann von der Geschäftsstelle ausgestellt werden. Wir benötigen:
Winkelschleifer (Flex) mittelgroß und klein incl. Trenn- und Schleifscheiben, Kappsäge, Gehrungssäge, Schleifstein (2 Stück), Bohrmaschine einfach (2 Stück), Ständerbohrmaschine, Stichsäge, Kreissäge, Seilzug / Tragkraft 1t, Rohrzangen (2 Stück), Rohrschneider, Schlagzahlen und -buchstaben, Gasschweißarmaturen und Schläuche, Ölspritze und Spritzkanne für V 36, Werkzeughalter für Gewindebohrer, Gewindebohrer M6-M12, Schneideisen M6-M12, Mutternsprenger, Hebel-Blechschere, Knarrenkasten mit Steckeinsätzen M6-M22, Ausstattung Druckluftleitung für Werkstattwagen.
Spender oder Spendenvermittler setzen sich bitte mit Bernd Folkens, Tel.: 0471/291550 oder der Geschäftsstelle in Verbindung.

Aktuell

- Ende November wurde es ernst: der Klv 51-8877 ging zur Restaurierung an die Hauptschule nach Dorum. Wie den "Mitteilungen" 44/45 zu entnehmen ist, wurde das Fahrzeug mit der genannten Betriebsnummer 1959 von der Sollinger Hütte GmbH, Uslar, für die Deutsche Bundesbahn gebaut. 1980 kam das Fahrzeug an die Wilstedt-Zeven-Tostedter Eisenbahn (WZTE), später zur EVB (Betriebs-Nr. 502). Am 6. März 1998 wechselte es mit einem baugleichen Schwesterfahrzeug (Klv 51-8842, Kobel & Co, 1959) zur Museumsbahn.
Da der Klv-51-8877 besser erhalten war, entschloss sich der Verein für dessen Aufarbeitung. Bereits 1999 wurde der defekte Motor ausgebaut und ist in Dorum inzwischen erfolgreich repariert worden. Nun kommt das Fahrzeug selbst an die Reihe. Am 20. November brachte unsere V 36 den Veteran von Bad Bederkesa zum Bahnhof Langen. Dort wurde er am Morgen des nächsten Tages von der Firma Toscani auf einen Tieflader gesetzt und nach Dorum gebracht. Kurze Zeit später befand sich der Klv auf seinem Standplatz an der Schule.
Die beiden mit dem Projekt betrauten Technikiehrer - Jens Ohland und Wolfgang Rawiel - rechnen mit einer Arbeitsdauer von mindestens einem Jahr. Dann können wir auf ein gut zu gebrauchendes Arbeitsfahrzeug zurückgreifen. Ob der zweite Klv als Ersatzteilspender dienen, verkauft werden soll oder zu einem Beiwagen umgebaut wird, war bei Redaktionsschluss noch nicht abschließend geklärt.

- Gelegentlich über den Zaun zu schauen kann nicht schaden. So trafen sich auf Einladung der AG Märkische Kleinbahn mehrere Vereinsmitglieder am 25.11. in Berlin-Zehlendorf. Bernd Folkens, Mario Giwanski und Paul Nagel waren schon

seit einigen Tagen in Sachen Eisenbahn in Berlin. Mit ihnen trafen sich Wolfgang Rawiel, Heinz Schoof, Thomas Drescher und H.-W. Harden vor Ort. Wir wurden von einigen Aktiven der AG Märkische Kleinbahn freundlich empfangen. Die Märkische Kleinbahn ist in einem zweiständigen Lokschuppen der "Zehlendorfer Eisenbahn- und Hafen GmbH" untergekommen. Dazu gehören ein kleines Außengelände und einige hundert Meter Gleis. Der Verein arbeitet historische Fahrzeuge auf - aber wie!! Zu bestaunen gab es neben anderen Fahrzeugen die perfekt restaurierte und betriebsfähige Kö 0128 und einen in gleicher, technisch hervorragenden Weise in Arbeit befindlichen Klv 51. Für uns waren beide Fahrzeuge natürlich hochinteressant, weil sich eben diese Typen auch bei uns in Aufarbeitung befinden. So sagten die Berliner Hilfe bei der Beschaffung von technischen Unterlagen zu. Ein Arbeitsplan für die Restaurierung der Kö I liegt von den Berlinern ebenfalls vor.

- Ende November sind fast alle ABM-Verträge für unsere Mitarbeiter ausgelaufen. Neu ist nur Heinz Schoof bei uns (bis September 2001). Der Arbeitsvertrag für Martina Jäger endet im Januar 2001. Der Vorstand bemüht sich nachhaltig um die Bewilligung neuer ABM-Stellen ab Anfang 2001.

Mitteilungen des Vorstands

Neu im Verein:

Stevener, Werner	Walhallastraße 42 32108 Bad Salzuflen
Sauerbrei, Hans-Joachim	Schulstraße 4 27729 Axstedt
Faust, Tim	Batteriestraße 61 27568 Bremerhaven
Meier, Dietrich	Am Osterkamp 5 27624 Ringstedt
Meier, Claudia	wie vor
Meier, Hendrik	wie vor
Meier, Katrin	wie vor
Balje, Olaf	Schierholzweg 118 b 27578 Bremerhaven
Bockstiegel, Geert	Blohrfelder Straße 168 c 26129 Oldenburg

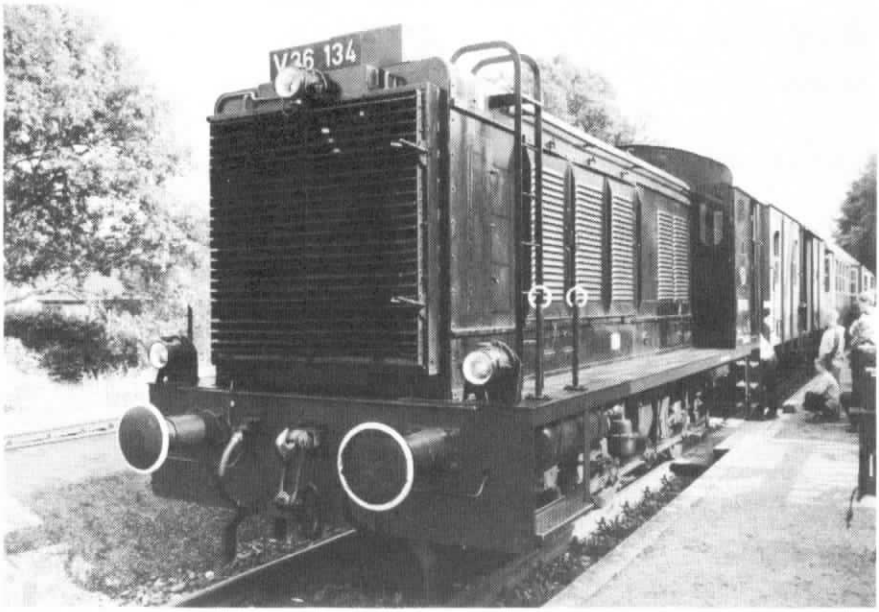
Für eingegangene Spenden in Höhe von 7.238,63 DM sei allen Beteiligten herzlich gedankt:
Herrn Hans Köhler, Spenden Eröffnung Zugverkehr, Spende Botterkoken-Club, G. Sagowski, Herrn Reinhard Straßenburg, Herrn Olaf Petersen, M.Theßmann, Herrn Dieter König, Herrn Plöger, Herrn Eberhard Schweitzer.

An Sachspenden gingen bei uns ein:
- Div. Fotos, Zuglaufschilder, Stempel u.a. durch Günter Freimann
- Div Schrifttum durch Günter Niber

Hans-Wolfgang Harden

Die Museumsbahn rollt

1., 3. und 15. Oktober - das waren nach der Eröffnung am 30.September 2000 die ersten öffentlichen Fahrtage der Museumsbahn Bremerhaven-Bederkesa. Ein wenig mulmig im Bauch war allen aktiv Beteiligten schon. Wie würde unser Angebot angenommen werden? Würden uns die Fahrgäste überrennen? Würde alles klappen mit der Bewirtschaftung im Zug und am Bahnhof? Wie würde die Mitnahme von Fahrrädern bewältigt werden? Würden alle Bahnübergangsanlagen störungsfrei arbeiten? Würde der Zug einwandfrei laufen? Würden wir pünktlich sein? Viele von uns waren ja Neulinge im Geschäft, ausgebildet zwar und



Blitzeblank wartet V 36 134 mit ihrem Wagenzug auf die Rückleistung nach Bremerhaven Hbf.
Foto: E. Köppen

geprüft als Rangierleiter, Schaffner, Zugführer, Bremsbeamter, Wagenprüfer, Beimann, Schrankenbediener; alle betriebsärztlich untersucht. Aber nun drohte die Praxis und mit ihr die Bewährung. Um es vorweg zu nehmen: Es hat alles geklappt! Aber auch dies: Ohne unsere Berufseisenbahner wär's nicht gegangen. Am Bahnhof lief es gut organisiert. Am 1. Oktober war noch alles vom Vortag her vorhanden: Festzelt, Grillbude, Musik. A propos Musik: Eine Gruppe junger Leute lieferte am 15. Oktober auf dem Bahnsteig eine erfrischende, musikalisch gekonnte Darbietung. Es war ihr erster öffentlicher Auftritt. Und da die Band noch keinen Namen hatte, nannte sie sich spontan "V 36". Welche Lokomotive hat schon ihr eigenes Musikensemble?
Mit unseren beiden Reisezugwagen konnten wir ja nur 108 Sitzplätze anbieten. Und so kam das, was wir schon befürchtet hatten: Bei traumhaftem Wetter und großer Nachfrage seitens des Publikums waren die Züge fast immer überfüllt.



Kleine und große Fahrgäste fühlen sich im Zug ganz offensichtlich wohl!
Foto: Lothar Wichern



Museumszug vor der Abfahrt nach Bremerhaven Hbf.
Foto: E. Köppen

Das tat der Stimmung unter den Fahrgästen keinen Abbruch. Niemand hat geschimpft. Im Gegenteil! Ein Fahrgast kramte in Erinnerungen und sagte: "Das kenn ich. So sind wir früher immer zur Arbeit gefahren."
Am Ende des zweiten offiziellen Fahrtags (am 3. Oktober) war dem Vorstand und der Betriebsleitung klar, daß wir am 15. Oktober Verstärkung brauchten. Hier war die EVB mal wieder Helfer in der Not. Sie schickte uns ihren Triebwagen 162, der rund 70 Sitzplätze bot und im Zug mitlief. Hätten wir dieses Fahrzeug nicht gehabt, wären wir am 15. Oktober untergegangen. Selbst mit dieser Verstärkung war es nicht möglich, alle Fahrwilligen mitzubekommen. Wir mussten manche Gäste unterwegs zurücklassen...
Fazit: Die ersten Fahrtage haben wir mit Erfolg hinter uns gebracht.
In der Saison 2001 werden wir den zur Zeit in der Hauptuntersuchung befindlichen 3. Reisezugwagen zur Verfügung haben. Dann beträgt unser Angebot 168 Sitzplätze, davon 24 in der 1. Klasse. Ob wir noch weitere Fahrzeuge brauchen werden, müssen wir am Ende der Fahrsaison entscheiden. Mehr als vier Reisezugwagen können wir wegen fehlender Bahnsteiglängen aber nicht fahren.

Jeder 2. Samstag im Monat gehört der Museumsbahn

In der Vereinszeitschrift "Mindener Eisenbahn-Information" Nr 112 erschien ein Beitrag von Werner Schütte über die Eröffnung unserer Bahn, den wir nachstehend abdrucken:

Über den Zaun geschaut:

Museumsbahn Bremerhaven–Bederkesa in Betrieb

Seit genau zehn Jahren gibt es sie, die Museumsbahn Bremerhaven–Bederkesa, doch erst im Oktober 2000 konnte sie ihren Betrieb aufnehmen. Der Skribent lebte und arbeitete vor einem Vierteljahrhundert in der Seestadt und hat schon damals nach einer Sonderfahrt mit der DB gemeint, die 17,6 Kilometer lange Zweigstrecke von Bremerhaven-Speckenbüttel nach Bederkesa (heute Bad B.) eigne sich gut für einen Museumsbahnbetrieb.
Diese Gleisanlagen wurden ebenso wie die Strecke Bremerhaven-Cuxhaven 1896 fertiggestellt. Am 26. Mai 1968 endete der Personenverkehr, der Transport von Gütern hielt sich erstaunlich lange bis Ende 1993. Drei Jahre zuvor gründete sich die Museumsbahn, die heute ca. 360 Mitglieder zählt. Eine bemerkenswerte Zahl angesichts der Tatsache, dass es bislang keinen Betrieb gab.



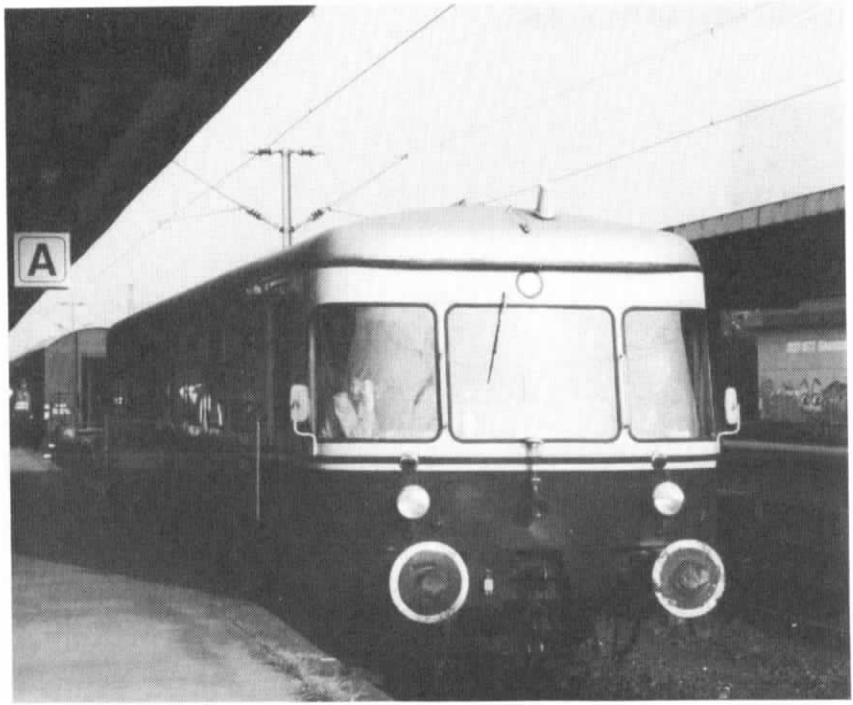
Museumszug an der Haltestelle Debstedt.
Foto: Lothar Wichern



V 36 134 setzt im Bahnhof Bederkesa um.
Foto: Ingrid Schütte

Dafür aber andere Arbeit genug. Jahrelang war man zum Beispiel mit der Restaurierung des stattlichen Empfangsgebäudes in Bederkesa beschäftigt. Heute beherbergt es die Geschäftsstelle des Vereins, eine Bahnhofsgaststätte, Ausstellungsräume im Obergeschoss, das Archiv und eine Hausmeisterwohnung. Für die wirklich gelungene Instandsetzung des Bahnhofs (was der zu würdigen weiß, der seinen Verfall erlebt hat) wurde man 1997 mit dem „Preis für Denkmalpflege" der Niedersächsischen Sparkassenstiftung belohnt.
Nach zähen Verhandlungen konnte 1996 die Strecke von der DB übernommen werden. Zu einem Drittel ist sie bis heute mit Millionenaufwand, davon etliches aus EU-Mitteln, grundsaniert worden. Schließlich erteilten die entsprechenden Behörden in Hannover und Bremen die Genehmigungen als Eisenbahnbetriebs- und Eisenbahninfrastruktur-Unternehmen.
Das Konzept der Museumsbahn sieht vor, eine norddeutsche Nebenbahn am Ende der fünfziger Jahre darzustellen und im übrigen die Eisenbahngeschichte Norddeutschlands zu dokumentieren (wozu reichlich Material und auch Ausstellungsräume sowie eine Modellbaugruppe vorhanden sind). Entsprechend hat man in den vergangenen Jahren einen passenden Zug zusammengestellt und aufgearbeitet. Die 1943 gebaute V 36 134 führt den Zug aus vierachsigen Umbauwagen, was für den gewählten Zeitraum für Norddeutschland völlig korrekt und für die Strecke Bremerhaven-Bederkesa auch belegt ist.

Immer wieder hat Familie Schütte in den vergangenen Jahren bei Urlauben an der Küste Bederkesa angesteuert und den langen Weg bis zur Betriebseröffnung ein Stück weit begleitet (und manchmal in der MEI berichtet: Hefte 84/1994 und 110/2000). Immer sind wir freundlich aufgenommen worden und haben gerne zugehört – zumal es einem ja auch gut tut, von der Frau des Stv. Vorsitzenden zu hören, an der Wilhelm-Raabe-Schule in Bremerhaven erinnere sich noch die eine oder andere Kollegin mit Vergnügen an den jungen Referendar ... Nachdem Mitte September die Betriebsgenehmigung erteilt wurde, hat die Museumsbahn im Oktober noch drei Plantage durchgeführt, und den letzten am 15. Oktober haben wir noch „erwischt" auf der Rückfahrt von Cuxhaven nach Minden.
Wer da gedacht hatte, morgens um neun sei am Museumszug in Bremerhaven Hbf noch nichts los, der irrte sich gewaltig. Eine halbe Stunde vor der frühen Abfahrt war der Zug schon da, und nach den Erfahrungen der ersten beiden Betriebstage hatte man vorgesorgt. Die beiden Umbauwagen reichten nicht aus, so dass man von der EVB (Verkehrsbetriebe Elbe-Weser) den historischen Talbot-Triebwagen VT 164 dazu geliehen hat. Mit diesem sonst nur für Sonderfahrten eingesetzten Vierachser wollten wir immer schon mal fahren.
Also nichts wie rein. Und dann kamen die Erinnerungen an die besagte Sonderfahrt aus Anlaß des Bremerhavener Stadtjubiläums 1977. Auch damals



Wenn wir **den** *nicht gehabt hätten: Triebwagen der EVB als Verstärker am 15. Oktober 2000. Trotzdem mußten viele Fahrgäste unterwegs zurückbleiben. Foto: Ingrid Schütte*

war eine Diesellok am Zug, allerdings eine 211. Und die Strecke ist wirklich schön, weil es über die Stationen Bremerhaven-Lehe, Langen, Debstedt und Drangstedt abwechslungsreich durch Wald-, Wiesen- und bebaute Flächen bis nach Bad Bederkesa geht. Dort war dann der sprichwörtliche Teufel los, in den VT gesellte sich eine Gruppe namens „Beerster Botterkoken-Club". Zu deutsch: die Damen und Herren von der Mühle in Bederkesa, die regelmäßig Butterkuchen und andere Köstlichkeiten produzieren und verkaufen. Schnell ist man im Gespräch über Mühlen und Bahnen da und dort, und die (meist älteren) Herrschaften sind schon frühmorgens gut in Form. Nach Schmalz- und Schinkenbroten geht man zu flüssiger Nahrungsaufnahme in Form von Schnaps und Sekt über, dabei kommt auch deutsches Liedgut – natürlich vom Schifferklavier begleitet – ordentlich zu seinem Recht, und sei es landschaftswidrig, aber doch irgendwie thematisch passend, die schwäb'sche Eisebahn.
Für die Zukunft alles Gute, liebe Hobby-Kolleginnen und -Kollegen im Norden! Eine so zielstrebig geführte und von den zahlreichen Mitgliedern und Aktiven engagiert unterstützte Museumsbahn muss und wird Erfolg haben. Erst recht, wenn im Jahre 2001 die Fahrten im touristisch attraktiven Schaufenster (Bremerhaven-) Fischereihafen beginnen. Und außerdem ist ein Pastor im Ruhestand unter den „Blauen", was soll da noch schief gehen? Träumen wir zum Schluss ein bisschen und stellen uns vor, eines Tages ist die thematisch passende MEM-86 744 zu Gast ... ws



EVB-Triebwagen läuft in Bederkesa um.
Foto: Ingrid Schütte

Die swb Bremerhaven ist der Spezialist für Strom,
Erdgas, Wärme, Trinkwasser und jede Menge Service.

Wir machen's Ihnen leicht!



Unsere Devise:
Ein zuverlässiger Partner in allen Bereichen der lokalen Energieversorgung und des Trinkwassers. Beratung und Service inklusive.

swb Bremerhaven
Energie für die Seestadt



Kundencenter
Fährstraße 20-22
27568 Bremerhaven
Tel.: 0471/ 477-2222



Bremerhaven Hbf, Gleis 3. V 36 134 setzt an den Zug zur Rückfahrt nach Bederkesa.
Foto: Ingrid Schütte

Gisela Harden

Auf die Plätze...

diese so häufig, nicht nur bei sportlichen Veranstaltungen, verwendeten Worte sollten auch für die Eröffnungstage der Museumsbahn Bremerhaven-Bederkesa am 30. September, 1., 3. und 15. Oktober "Bahn-brechend" sein. Ich möchte mich in diesem Bericht auf die Veranstaltungen und den Service-Bereich rund um die Eröffnungs-Fahrtage beschränken und den Bahnbetrieb kompetenteren

Leuten überlassen.
Schon lange vor der eigentlichen Eröffnung der Museumsbahn am 30. September 2000, auf die alle schon seit über 10 Jahren sehnsüchtig gewartet hatten, liefen die Vorbereitungen auf Hochtouren. Viele Zusammenkünfte der Beteiligten im Service-Bereich waren nötig gewesen, um zu ordnen, zu regeln, zu organisieren und Bereitschaft zu signalisieren. Viele fleißige Hände hatten dafür gesorgt, dass die Einweisung auf die Parkplätze gewährleistet war; der Findlingsstein an der Einfahrt zum Museumsbahnhof wartete auf seine Enthüllung, das Zelt war jahreszeitlich herbstlich geschmückt worden. Dort wurden die leckersten selbstgebackenen Torten, duftender Kaffee und gehaltvolle Erbsensuppe angeboten. Direkt gegenüber standen ein einladender Bratwurstwagen und davor eine dampfende Lokomotive, deren Innenleben mit saftigen Koteletts bestückt war. Die Getränke waren gekühlt und in den Zug verfrachtet worden, und in den Räumen der Bahnhofswirtschaft wartete das "Personal" auf weitere durstige oder hungrige Fahrgäste.
Um dem besonderen Ereignis gerecht zu werden, hatten ein Kinderchor der Musikschule Bederkesa unter Leitung von Frau Steffen, eine Jugend-Jazz-Band (die sich seither "V 36" nennt) und die Ankeloher Dorfkapelle ihr Erscheinen zugesagt. Alles war nun vernetzt und verkabelt und das "Dienstpersonal" stand in den Startlöchern.
Nach den Begrüßungsworten des Vorstandes auf dem Bahnsteig konnten die Sektkorken knallen und geladene Gäste und Mitglieder stießen fröhlich auf die Eröffnung der Museumsbahn und die Abfahrt des ersten offiziellen Museumszuges von Bad Bederkesa in Richtung Seestadt Bremerhaven an.
Auf dem Bahnsteig, in der Gaststube, im Zelt und vor dem Bratwurstwagen herrschte reges Treiben, auch nachdem der 1. Zug davongefahren war.
Was ist noch zu sagen? Vor allem ein ganz herzliches Dankeschön allen Beteiligten, die mit viel Engagement, großem Einsatz und Freude zum Gelingen der Eröffnungstage beigetragen haben: Dem Kinderchor der Musikschule, der mit viel Schwung den Zug in Gang brachte, der Jugend- Band "V 36" und der Ankeloher Dorfkapelle, die für Stimmung und gute Laune sorgten, dem Service-Personal im Zelt, im Bratwurstwagen, in der Gaststube und auf dem Zug - allen ist es zu verdanken, dass wir einen guten Gewinn - der natürlich wieder der Museumsbahn zugute kommt - einfahren konnten. Manche entwickelten sich zu echten Profis, und es ist vorgekommen, dass Firmen unser "Personal" für ihre Interessen abwerben wollten. Ein weiteres Dankeschön allen Spendern, die, mögen sie nun Vereinsmitglieder oder einfach nur der Museumsbahn freundlich gesonnen sein, uns immer wieder mit köstlichen Kuchen und Torten überraschten.
Ein großes Lob gebührt allen Helfern und Helferinnen vor und hinter den Kulissen, die uns einen reibungslosen Ablauf der vier "tollen Tage" bescherten. In diesem Zusammenhang ist besonders unser Hausmeister Heinz Schoof zu nennen, der immer erreichbar war und half, wo es nötig tat, aber auch unermüdlich fotografierte und filmte.
Das letzte Dankeschön geht an Petrus; ohne seine Hilfe wäre alles nur halb so sonnig gelaufen. Mit der Eröffnung wurden die Wolken zur Seite geschoben, der Nebel hob sich und die Sonne strahlte herbstlich vom Himmel.
In diesem Sinne im Frühjahr 2001: Auf die Plätze...

Fahrplan Mai 2001

Verkehrstage: **13. und 27.05.;**

12128	Bremerhaven - Bad Bederkesa				12128
km			80780	80782	80784
	Bremerh. Fischereihafen	ab		11:40	15:40
	Bremerhaven Hbf	an		11:55	15:55
184,3	Bremerhaven Hbf	ab	09:00	12:00	16:00
187,8	Bremerhaven-Lehe	ab	09:08	12:08	16:08
1,6	Langen	ab	09:20	12:20	16:20
5,6	Debstedt	ab	09:30	12:30	16:30
11,6	Drangstedt	ab	09:42	12:42	16:42
17,6	Bad Bederkesa	an	09:54	12:54	16:54

12128	Bad Bederkesa - Bremerhaven				12128
km			80781	80783	80785
17,6	Bad Bederkesa	ab	10:14	14:14	17:14
11,6	Drangstedt	ab	10:28	14:28	17:28
5,6	Debstedt	ab	10:40	14:40	17:40
1,6	Langen	ab	10:52	14:52	17:52
187,8	Bremerhaven-Lehe	ab	11:04	15:04	18:04
184,3	Bremerhaven Hbf	an	11:10	15:10	18:10
	Bremerhaven Hbf	ab	11:12	15:12	
	Bremerh. Fischereihafen	an	11:35	15:35	

Der Fahrplan für das Betriebsjahr 2001 steht. Er ist geteilt in den Fahrplan für den Monat Mai und in den für die übrige Fahrsaison im Sommer 2001. Dies war nötig, weil der Mai noch zum "alten" Fahrplan 2000 / 2001 gehört, der neue Fahrplan aber ab Juni beginnt. Wer genau hinschaut, bemerkt, dass sich beide Fahrpläne nur im 2-Minuten-Bereich auf dem DB-Abschnitt unterscheiden.

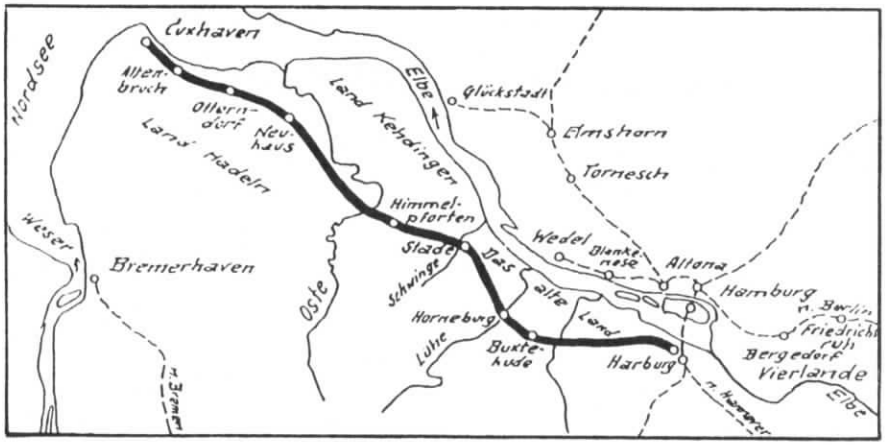
Fahrplan Sommer 2001

Verkehrstage: **10.06.; 24.06.; 08.07.; 22.07.; 12.08.; 26.08.; 09.09.; 23.09.;**

12128	Bremerhaven - Bad Bederkesa				12128
km			80780	80782	80784
	Bremerh. Fischereihafen	ab		11:40	15:40
	Bremerhaven Hbf	an		11:56	15:56
184,3	Bremerhaven Hbf	ab	09:00	12:00	16:00
187,8	Bremerhaven-Lehe	ab	09:08	12:08	16:08
1,6	Langen	ab	09:20	12:20	16:20
5,6	Debstedt	ab	09:30	12:30	16:30
11,6	Drangstedt	ab	09:42	12:42	16:42
17,6	Bad Bederkesa	an	09:54	12:54	16:54

12128	Bad Bederkesa - Bremerhaven				12128
km			80781	80783	80785
17,6	Bad Bederkesa	ab	10:14	14:14	17:14
11,6	Drangstedt	ab	10:28	14:28	17:28
5,6	Debstedt	ab	10:40	14:40	17:40
1,6	Langen	ab	10:52	14:52	17:52
187,8	Bremerhaven-Lehe	ab	11:06	15:06	18:06
184,3	Bremerhaven Hbf	an	11:11	15:12	18:12
	Bremerhaven Hbf	ab	11:13	15:14	
	Bremerh. Fischereihafen	an	11:36	15:37	

Der erste Zug beginnt morgens in Bremerhaven Hbf, der letzte endet dort. Dazwischen liegen zwei Zugpaare, die im Fischereihafen enden bzw. beginnen. Erfreulich ist die Tatsache, dass die Züge immer zu gleichen Minutenzeiten abfahren, z.B. Bremerhaven Hbf immer auf 00, Bederkesa immer auf 14, Fischereihafen immer auf 40; für das reisende Publikum eine willkommene Merkhilfe. Dies ließ sich allerdings nur mit knappen Wendezeiten im Fischereihafen erreichen.



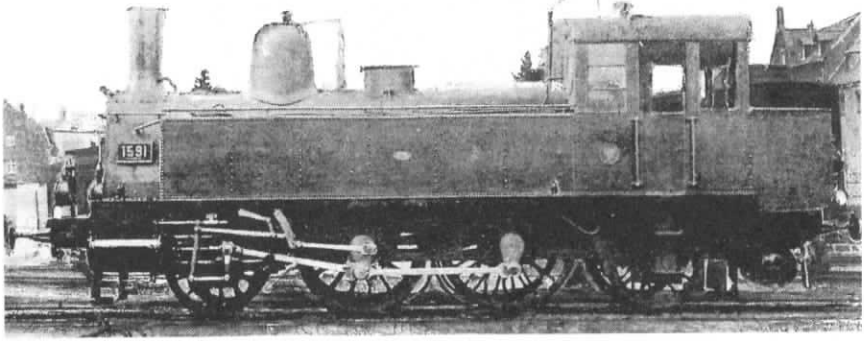
Hans-Wolfgang Harden

Beiträge zur Geschichte der Unterelbeschen Eisenbahn

2. Folge Die Unterelbesche T 5 und der alte Hafenbahnhof in Cuxhaven

Die "Cuxhavener Eisenbahn-Dampfschiff- und Hafenbau-Actiengesellschaft" verfolgte um 1870 Pläne, in Cuxhaven einen neuen Hafen für den Transatlantik-Verkehr zu bauen. Cuxhaven hatte im Gegensatz zu Hamburg den Vorteil, meist ganzjährig eisfrei zu sein. Sowohl für das Hafenprojekt als auch für die Pläne einer Anschlußstrecke von Cuxhaven über Stade nach Harburg erhielt die Gesellschaft am 22. Mai 1872 die Konzession.
Die Gesellschaft geriet alsbald in finanzielle Schwierigkeiten und mußte die schon begonnenen Bauarbeiten an der Strecke wieder einstellen. Da aber in der Konzessionsurkunde festgelegt worden war, wie lange der Bau maximal dauern dürfe, drohte der Gesellschaft die Entziehung der Konzession.
Es gelang schließlich, belgische Kapitalgeber für die Sache zu gewinnen, so daß die im Februar 1879 unter Vermittlung der "Société Belge de Chemins de fer" gegründete "Unterelbesche Eisenbahngesellschaft" den angefangenen Bau weiterführen konnte. Die "Cuxhavener Eisenbahn-Dampfschiff- und Hafenbahn-Actiengesellschaft" beschäftigte sich noch einige Zeit mit dem Ausbau des Hafens, ehe sie sich 1882 auflösen mußte. 9 von ihr 1883 bei der Hanomag in Hannover bestellte und bereits angearbeitete Lokomotiven (1 B-n 2) wurden nach Fertigstellung 1877/78 nach Rußland verkauft.
Nach der Übernahme der im Bau befindlichen Strecke von Cuxhaven nach Harburg konnte die neue "Unterelbesche Eisenbahngesellschaft" die Bahn 1881 in Etappen in Betrieb nehmen.
Anfang 1890 übernahm der preußische Staat die Strecke (Gesetz vom 9. Mai 1890). Danach wurde die "Unterelbesche Eisenbahngesellschaft" zum 1. Juli 1890 der Königlichen Eisenbahn-Direktion (KED) Hannover unterstellt.

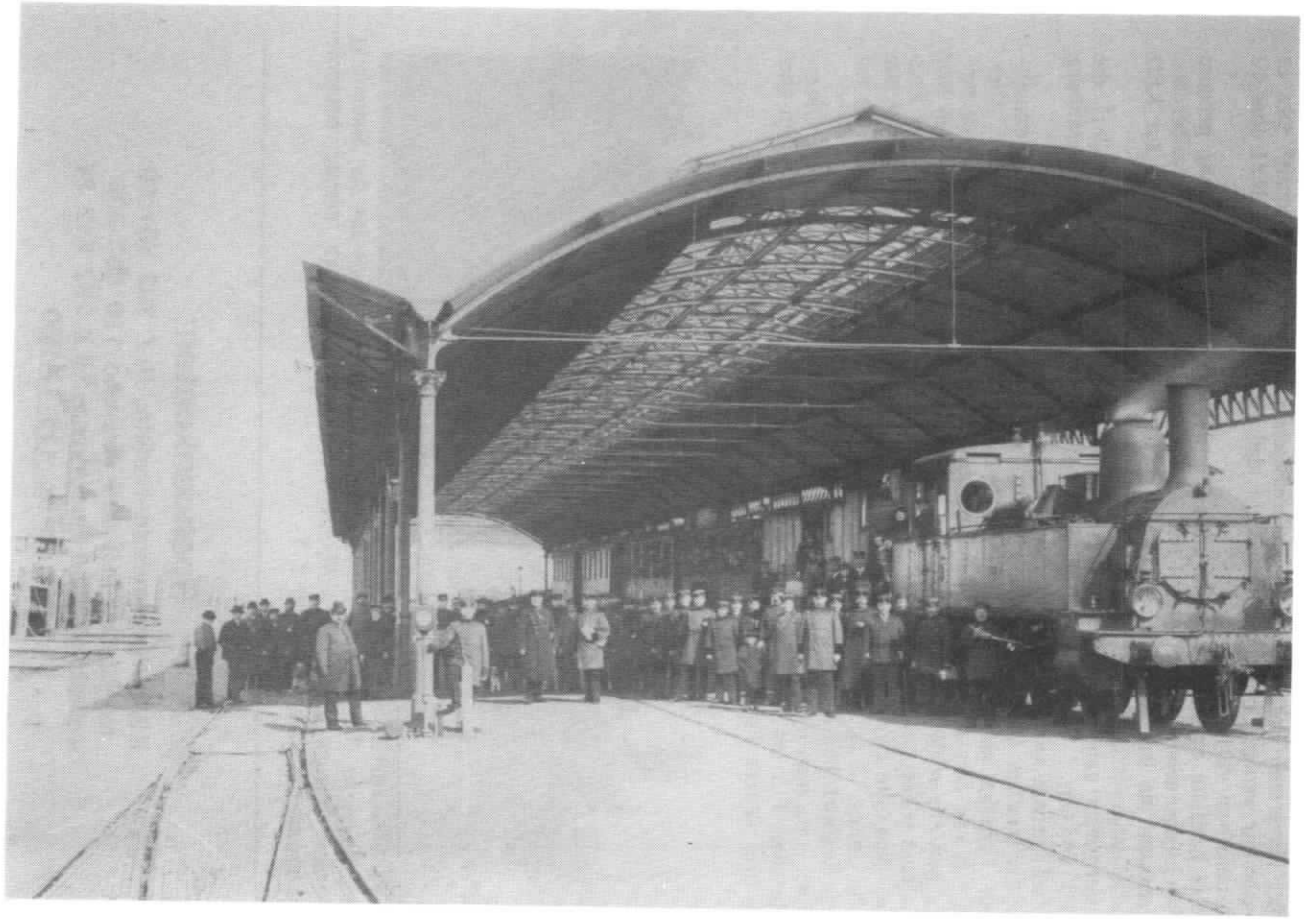
Über die ersten Fahrzeuge der "Unterelbeschen Eisenbahngesellschaft" gibt es bisher nur wenige Unterlagen. Fest steht, daß die Bahngesellschaft 1881 über 12 Lokomotiven verfügte.
Dabei handelte es sich einerseits um zwei 1880 bei Schichau in Elbing gebaute 1B-n2-Personenzug-Lokomotiven mit Schlepptender, die bei der Unterelbeschen Eisenbahn die Betriebsnummern 11 und 12 trugen. Sie wurden 1895 zur KED Kassel umgesetzt und 1900 in die Gattung P 2 eingereiht.
Andererseits gab es als Erstausstattung 10 Tenderlokomotiven (1B1-n2-t), die 1881 von der " Société Usine de Graffenstaden", Graffenstaden bei Straßburg (Elsaß) gebaut worden waren.
Die technischen Daten sowie die Betriebsnummern sind der Tabelle zu entnehmen. Erhalten geblieben ist auch eine Zeichnung der Lokomotiv-Bauart. Aber: Es gab von den später als "Unterelbesche T 5" bezeichneten Lokomotiven bisher nur ein schlechtes Foto aus der Sammlung Pierson. Dieses Foto sei hier zunächst wiedergegeben. Die Lok trägt die Nummer "Hannover 1591", das Foto muß demnach zwischen 1890 und 1899 entstanden sein. Die Lok ist die alte Bahnnummer 2 (s. Tabelle). Abweichend von der Typenzeichnung trägt die auf dem Kesselrücken hinter dem hohen Dampfdom einen Sandkasten.
Bisher ging man davon aus, daß dies die einzige bekannte Aufnahme der Unterelbeschen T 5 sei. Bei Nachforschungen im Stadtarchiv Cuxhaven bin ich aber auf drei weitere Fotos gestoßen, die die T 5 zeigen.



Unterelbesche T 5, Altona 1591, ehem. Bahn-Nr.2. Foto aus der Sammlung Pierson. Dieses qualitativ schlechte Foto galt bisher als einzige bekannte Aufnahme der Unterelbeschen T 5 .

Spendenkonten:

KSK Wesermünde-Hadeln, BLZ 292 501 50
Konto-Nr. 110 006 666 und 110 007 336
Volksbank Bad Bederkesa, BLZ 292 612 24
Konto-Nr. 114 17 000



Das nebenstehende Bild zeigt eine T 5 mit anhängendem Packwagen und vier Personenwagen in der dreigleisigen Halle des alten Hafenbahnhofs in Cuxhaven. Die beträchtliche Zahl Uniformierter und Zivilisten könnte auf ein feierliches Ereignis schließen lassen; vielleicht ist es aber auch nur ein zur damaligen Zeit beliebtes Foto mit der gesamten Belegschaft.

Technische Daten der 1B1-t (Bauart der Unterelbeschen Eisenbahn)

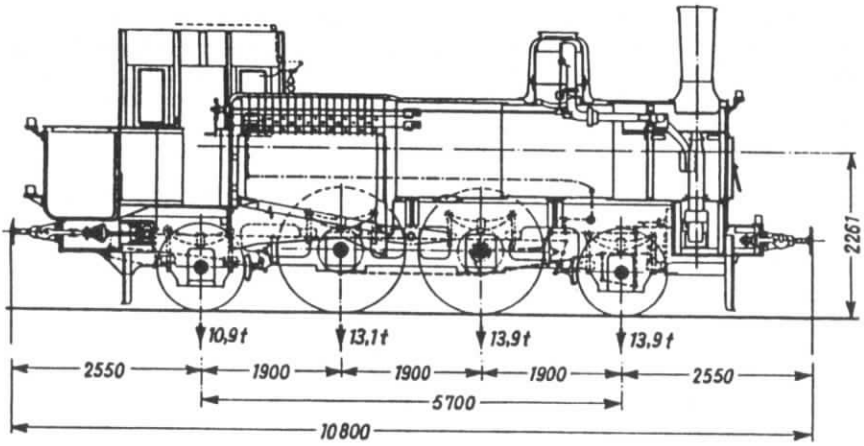
Rostfläche	m^2	2,2
Heizfläche	m^2	110,8
Dampfdruck	kg/cm^2	9
Steuerung		außenliegende Heusinger-Steuerung
Triebwerk	mm	440/600/1730
Achsdruck	t	13,9 – 13,9 – 13,1 – 10,9
Dienstgewicht	t	51,8
Reibungsgewicht	t	27,0
Radstand, gesamt	mm	5 700
fest	mm	1 900
Kesselmitte ü. SO	mm	2 261
Länge über Puffer	mm	10 800
Geschwindigkeit	km/h	80
Vorräte, Wasser	m^3	6,5
Kohle	t	4,6

Die Laufachse liegt hinter den Zylindern; sie hat, wie die Schleppachse einen Durchmesser von 1210 mm; beide haben ein Seitenspiel von je 10 mm.

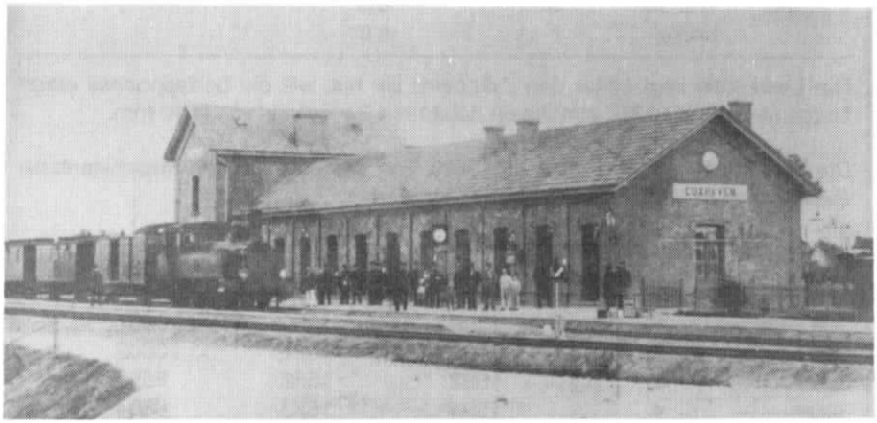
Die 10 Maschinen sind im Jahre 1880 von der Elsässischen Maschinenbau-Gesellschaft in Grafenstaden geliefert worden.

Fabrik-Nr.		Betriebsnummern ab 1890	ab 1899	ab 1906 (T 5)	
3001	Unterelbe 1	→ Hannover 1590	→ Altona 1550	→ Altona 6601	
3002	2	1591	1551	6602	
3003	3	1592	1552	6603	
3004	4	1593	1553	6604	
3005	5	1594	1554	–	+1905
3006	6	1595	1555	6605	
3007	7	1596	1556	6606	
3008	8	1597	1557	6607	
3009	9	1598	1558	6608	
3010	10	1599	1559	6609	

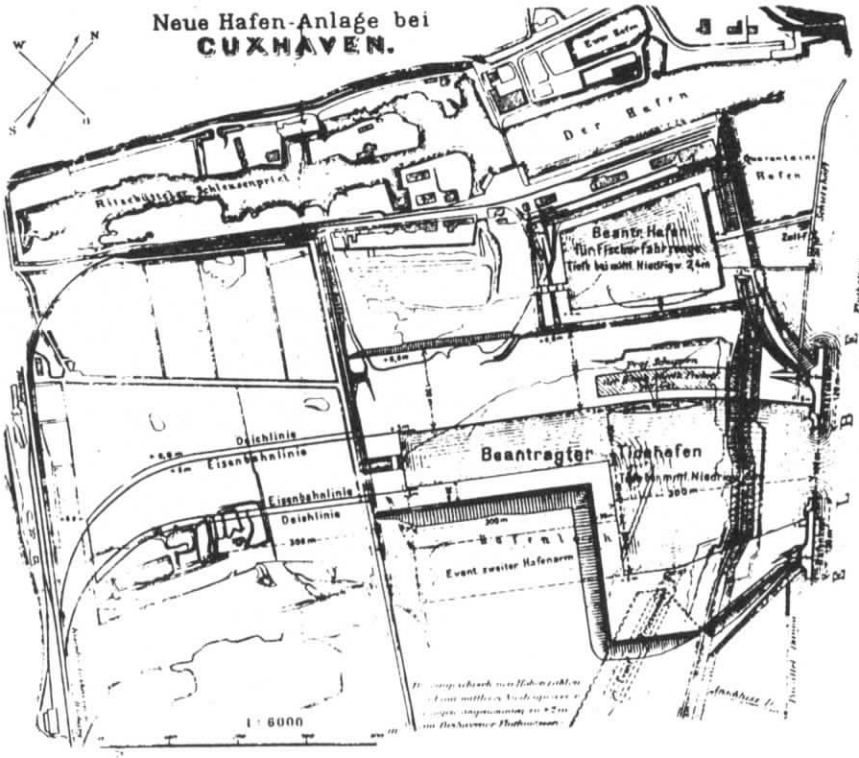
Bis auf die Fabriknummer 3005 sind die Lokomotiven in den Jahren 1909 bis 1911 ausgemustert worden.



Skizze der Unterelbeschen T 5
Quelle: Preußen-Report, Bd. 3, Naßdampf-Tenderlokomotiven, Fürstenfeldbruck 1991



Bahnhof Cuxhaven mit Reisezug und T 5 - Lokomotive um 1882. Am Gebäude (hinter den hell gekleideten Personen) ein Spindelläutewerk, wie wir es auch auf dem Bahnhof Bederkesa besitzen. Das alte Cuxhavener Bahnhofsgebäude existiert noch, allerdings ohne Gleisanlagen. An deren Stelle befindet sich heute ein Parkplatz. Der heutige Bahnhof Cuxhaven liegt, vom Betrachter aus gesehen, hinter dem alten Gebäude.
Foto: Stadtarchiv Cuxhaven



Lageplan von Stadtbahnhof (rechts) und Hafenbahnhof (oben).
Quelle: Deutsche Bauzeitung, 24. Jg., Berlin 1890 / Sammlung des Verfassers

Der Hafenbahnhof wurde 1882 gebaut. Die Unterelbesche Eisenbahn-Gesellschaft hatte für Rechnung des hamburgischen Staats von ihrem Cuxhavener Bahnhof aus eine 1,11 km lange Bahn in den Hafen-Bereich bauen lassen (s. Karte) und nahm diese für den öffentlichen Verkehr in pachtweisen Betrieb, erhielt 1885 aber auch noch die Konzession zum Betrieb von Dampferlinien nach Helgoland und anderen Nordseebädern. Das nachstehende Foto zeigt eben diese Situation: Ein Zug der Unterelbeschen Eisenbahn ist auf dem Gleis neben der Bahnhofshalle eingelaufen; er wird von einer T 5 geführt. Das Bild ist kurz vor 1890 aufgenommen. Im Hafenbecken liegt der aus England stammende, 1864 gebaute Seitenraddampfer "Cuxhaven" der Unterelbeschen Eisenbahn. Der komfortabel eingerichtete Zweischornsteiner konnte 800 Passagiere befördern. Er war sechs Jahre lang Anschlußdampfer für den Helgoland-Dienst und sank 1891 vor Zinnowitz in der Ostsee.
Der alte Hafenbahnhof diente dem Seebäderverkehr bis 1935 und wurde danach zu einer Heringssalzerei umgebaut. Später wurde die Halle Lagerraum für eine Faßfabrik. Im April 1971 ist sie abgebrochen worden.

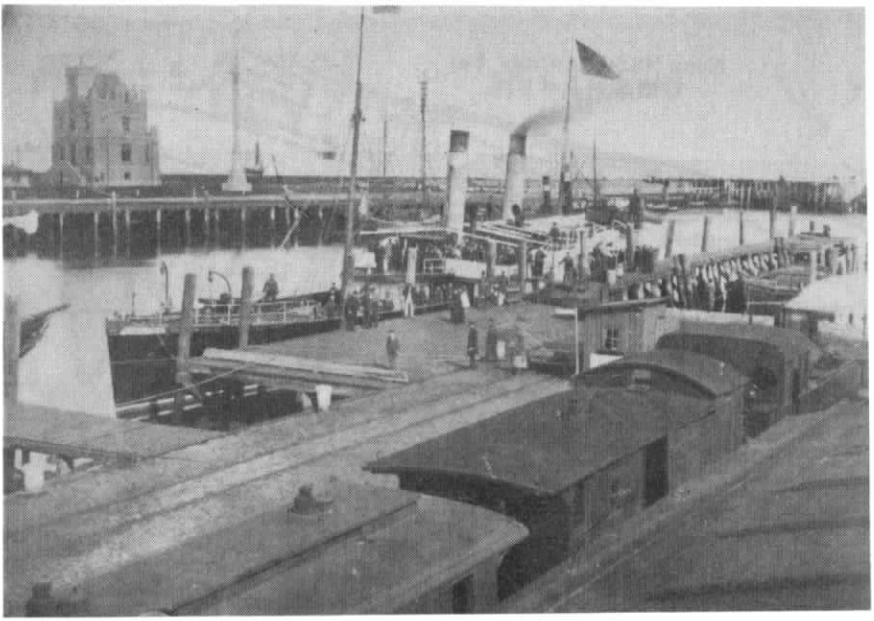
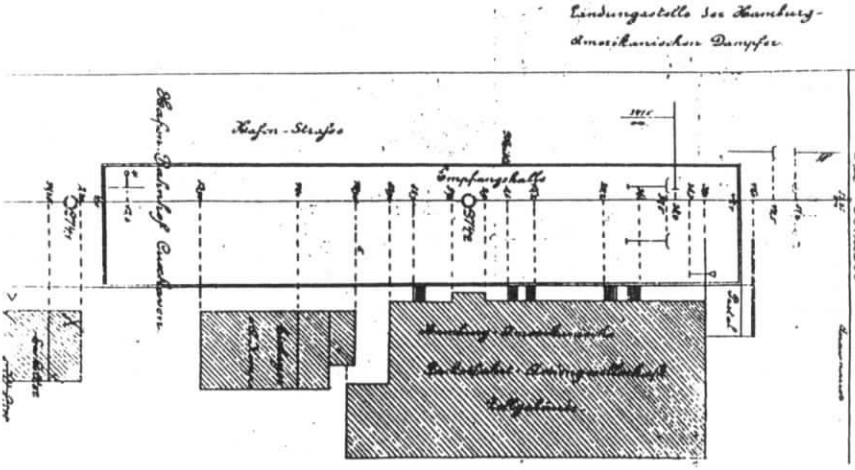


Foto vom Dach der Bahnhofshalle mit von einer T 5 geführten Zuggarnitur und dem Seebäder-Dampfer "Cuxhaven"; im Hintergrund die Signalstelle mit dem Zeitball.
Foto: Stadtarchiv Cuxhaven



Lageplan des Cuxhavener Hafen-Bahnhofs. Die Kilometrierung endet in der Halle bei km 274,2. Es ist nur das Hauptgleis eingezeichnet. Plan von 1882.
Quelle: Sammlung des Verfassers



Ehemalige Halle des Hafenbahnhofs Cuxhaven um 1962. Man beachte die damals noch ansehnliche Kutterflotte.
Foto: Stadtarchiv Cuxhaven



Blick auf den Kutterhafen von Cuxhaven mit der Anlage des alten Hafenbahnhofs. Das Bild ist vermutlich Ende der 60er Jahre entstanden.
Foto: Sammlung Verfasser.

Quellen:
- Herrmann Borrmann, Daten zur Geschichte des Amtes Ritzebüttel und der Stadt Cuxhaven, Cuxhaven 1982
- Herrmann Borrmann, Bilder zur Geschichte des hamburgischen Amtes Ritzebüttel und der Stadt Cuxhaven, Teil 1, Cuxhaven 1983
- Arthur von Mayer, Geschichte und Geographie der deutschen Eisenbahnen, Berlin 1894

- Preußen-Report, Bd.3 / Naßdampf Tenderlokomotiven, Eisenbahn-Journal-Archiv, Fürstenfeldbruck 1991
- Ingo Hütter - Oskar Pieper, Gesamtverzeichnis deutscher Lokomotiven, Teil 1, Bd.2, o.O. 1996
- Sammlung des Verfassers

- Ingo Hütter - Oskar Pieper, Gesamtverzeichnis deutscher Lokomotiven, Teil 1, Bd.2, o.O. 1996
- Sammlung des Verfassers

Hans-Wolfgang Harden - Wolfgang Rawiel von Rönn

100 Jahre Eisenbahn Bremerhaven-Cuxhaven mit Abzweig nach Bederkesa

Herausgegeben von der Landesstube Alten Landes Wursten und der Museumsbahn Bremerhaven-Bederkesa e.V. 174 Seiten mit zahlreichen Fotos, Zeichnungen und Karten, DM 9,-. Zu beziehen in der Geschäftsstelle

---

Spendenkonten

für die Aktionen "Schwellenpatenschaft" und Anteilseigner"

Samtgemeinde Bederkesa, Konto-Nr. 100 994 00
BLZ 292 612 24
bei der Volksbank in der Samtgemeinde Bederkesa e.G.
oder
Samtgemeinde Bederkesa, Konto-Nr. 110 200 160
BLZ 292 501 50
bei der KSK Wesermünde-Hadeln

Jeder **2.** *Samstag im Monat gehört der Museumsbahn!*

Termine

Modellbaugruppe
Zur Zeit keine Arbeitsabende. Der Umzug in eine andere Werkstatt ist vorgesehen.

Gruppe Museum und Archiv
Wöchentlich jeweils mittwochs, 16 Uhr, Bahnhof Bad Bederkesa

Vereinsabend
Jeweils am 1. Montag im Monat, 19.30 Uhr, Bahnhof Bad Bederkesa

Arbeisteinsätze für alle Mitglieder
Jeweils am 2. Samstag im Monat, ab 8 Uhr
Wichtig: Immer am Tag vorher Arbeitsprogramm und Einsatzort telefonisch erfragen bei:
H.-W. Harden, 04705 / 393
Konrad Keim, 04704 / 719

Fahrzeuggruppe
Arbeitseinsatz jeweils samstags, Lehe Abstellbahnhof
Einzelheiten sind zu erfragen bei:
Bernd Folkens, 0471 / 291550
Mario Giwanski, 0471 / 28142

Ausbildungsgruppen
Montags, 18. Uhr, Bahnhof Bad Bederkesa
Termine sind zu erfragen bei:
Bernhard Luther, 04743 / 6815
Günter Niber, 0471 / 65638

12. Ordentliche Mitgliederversammlung
siehe Seite 3